



## Primo Piano:

- **Riforma dei porti (Italia Oggi)**

## Dai Porti:

### Venezia:

- “...Venice Lng avvia l’iter per deposito gas a Porto Marghera...”  
(Ansa, Corriere Marittimo)

### Genova:

- “...Ente bacini, è già polemica sulla gara...”  
(Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)
- “...Genova può diventare la capitale industriale del domani...”  
(The Medi Telegraph)

### Livorno:

- “...E’ ufficiale: Nogarini resta fuori...” (Il Telegrafo LI)
- “...Netta separazione tra traffico portuale e quello cittadino...” (Corriere Marittimo)
- “...Torre del Marzocco, qualcosa si sblocca...”  
(Il Tirreno, Corriere Marittimo, Il Telegrafo LI)
- “...Darsena Europa...” (Il Telegrafo LI, Messaggero Marittimo)
- “...Nuovo maxi-ponte per Tirrenia...” (Il Tirreno)
- “...300 lavoratori in ansia...” (Il Telegrafo LI)
- “...Gavio sbarca all’interporto...” (Il Telegrafo LI, Il Tirreno)

### Napoli:

- “...Spirito incontra i sindacati...” (Ferpress)

### Bari:

- “...Nuovo regolamento aree demaniali...” (La Gazzetta Marittima)

### Gioia Tauro:

- “...Nuove tensioni nell’area portuale...” (Gazzetta del Sud)

### Cagliari:

- “...Porto canale Cagliari senza autorizzazioni...” (Ansa)

### Messina:

- “...Via Don Blasco, a che gioco si sta giocando?...” (Gazzetta del Sud)
- “...Ancora nella morsa dei Tir, gli strali di Visicaro...” (La Sicilia)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data  
10,11 e 12 FEBBRAIO 2018

ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION



Rassegna stampa

# INDICE



## Augusta:

"...Cinta doganale: rimosso un nuovo tratto..." (La Sicilia)

## Focus:

- **Fruit Logistica** (Corriere Marittimo, Messaggero Marittimo, Ansa)

## Notizie da altri porti italiani ed esteri

## Altre notizie di Shipping e Logistica

## Informare



## Publicato in Gazzetta il decreto autorità portuali

Publicato in Gazzetta Ufficiale (Serie Generale n. 33 del 9-2-2018) il decreto legislativo 13/12/2017, n. 232, sulla disciplina concernente le Autorità portuali. Il provvedimento si pone come fine la «riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali»; introduce la nuova classificazione dei porti, adegua le funzioni del presidente dell' autorità di sistema portuale in materia di governance del lavoro portuale ed estende ai membri del comitato di gestione dell' autorità le disposizioni vigenti in materia di inconferibilità e incompatibilità di incarichi presso le pubbliche amministrazioni.

## Venice Lng avvia l'iter per deposito gas a Porto Marghera

(ANSA) - VENEZIA, 9 FEB - Venice Lng ha dato il via al percorso di autorizzazione per il deposito costiero di Gnl (Gas Naturale Liquefatto) a Porto Marghera.

Due i procedimenti che il progetto dovrà affrontare: il primo è quello per l'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio, di competenza del Ministero per lo Sviluppo Economico che si esprimerà di concerto col Ministero dei Trasporti e d'intesa con la Regione Veneto; il secondo è quello del Ministero dell'Ambiente, che rilascerà il proprio decreto sulla compatibilità ambientale dopo aver sentito il parere degli esperti della Commissione Tecnica di Valutazione di Impatto Ambientale e una volta realizzata una consultazione pubblica.

"Sarà un percorso lungo e articolato - ha dichiarato Gian Luigi Triboldi, Presidente e AD Venice Lng - che rappresenterà una garanzia per tutti i cittadini di Marghera e Malcon-tenta. Il deposito sarà realizzato solo se gli enti competenti verificheranno, senza alcun margine di incertezza, che l'impianto risponda a tutti i criteri di sicurezza e di sostenibilità ambientale previsti dalla normativa". Il progetto Venice LNG prevede la realizzazione di un deposito di Gnl - il combustibile alternativo che sarà sempre più utilizzato da navi e camion per ridurre le emissioni nocive - con una capacità di 32.000 m3 in un'area lungo il Canale Industriale Sud di Porto Marghera. Il Gnl arriverà al deposito su navi gasiere di piccola e media taglia (massimo 30.000 m3) e sarà distribuito attraverso autocisterne e metaniere di piccola taglia (bettoline). Grazie al Gnl, saranno ridotti drasticamente gli inquinanti in atmosfera e nelle acque lagunari. (ANSA).

## Porto Marghera, deposito costiero è partito l'iter autorizzativo di Venice LNG

**PORTO MARGHERA (Venezia) - Venice LNG ha dato il via al percorso autorizzativo per il deposito costiero di GNL (Gas Naturale Liquefatto) a Porto Marghera, come aveva annunciato durante il dialogo pre-autorizzativo con la comunità locale.**

Due i procedimenti autorizzativi che il progetto dovrà affrontare: il primo è quello per l'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio, di competenza del Ministero per lo Sviluppo Economico (MISE) che si esprimerà di concerto col Ministero dei Trasporti e d'intesa con la Regione Veneto; il secondo è quello del Ministero dell'Ambiente (MATTM), che rilascerà il proprio decreto sulla compatibilità ambientale dopo aver sentito il parere degli esperti della Commissione Tecnica di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e una volta realizzata una consultazione pubblica.

*“Sarà un percorso lungo e articolato – ha dichiarato Gian Luigi Triboldi, presidente e AD Venice LNG – che rappresenterà una garanzia per tutti i cittadini di Marghera e Malcontenta. Il deposito sarà realizzato solo se gli enti competenti verificheranno, senza alcun margine di incertezza, che l'impianto risponda a tutti i criteri di sicurezza e di sostenibilità ambientale previsti dalla normativa”.*

Intanto Venice LNG continua il percorso di dialogo e confronto con la comunità locale: “Siamo consapevoli che oggi più che mai è necessario coinvolgere tutti i soggetti della società civile che possono contribuire, ciascuno per la propria parte, allo sviluppo del territorio” ha spiegato Gian Luigi Triboldi. “Crediamo molto in questo progetto e a marzo lo presenteremo alla cittadinanza per mostrare che il deposito adotterà le migliori tecnologie esistenti e che porterà benefici concreti a Porto Marghera, sia in termini ambientali, sia di sviluppo economico”.

Il progetto Venice LNG prevede la realizzazione di un deposito di GNL – il combustibile alternativo che sarà sempre più utilizzato da navi e camion per ridurre le emissioni nocive – con una capacità di 32.000 m3 in un'area lungo il Canale Industriale Sud di Porto Marghera. Il GNL arriverà al deposito su navi gasiere di piccola e media taglia (massimo 30.000 m3) e sarà distribuito attraverso autocisterne e metaniere di piccola taglia (bettoline). Grazie al GNL, saranno ridotti drasticamente gli inquinanti in atmosfera e nelle acque lagunari.

PORTO DI GENOVA, IL SINDACATO LAMENTA SCARSA TRASPARENZA

## Ente Bacini, è già polemica sulla gara

Il testo pubblicato sulla Gazzetta Ue. Gulli (Uil): «Scorretto non convocarci»

MATTEO DELL'ANTICO

**GENOVA.** Parte con lo stupore del sindacato il bando per l'affidamento dei cinque bacini di carenaggio nel porto di Genova, procedura che comprende anche la privatizzazione della società Ente Bacini.

Le linee guida della gara sono state pubblicate sulla Gazzetta dell'Unione europea e nelle prossime ore sarà disponibile anche il testo completo messo a punto dagli uffici dell'Authority di Genova-Savona. Secondo Roberto Gulli, segretario generale Uiltrasporti Liguria, l'Autorità di sistema portuale si era impegnata «a convocare le rappresentanze sindacali prima di pubblicare il bando, così da effettuare un ultimo passaggio in vista dell'inizio della gara. L'incontro - prosegue - era stato concordato lo scorso ottobre e chiesto soprattutto per tutelare i lavoratori delle riparazioni navali». La gara per Ente Bacini sarebbe do-

vuta partire nel 2015 ma i tempi si sono sensibilmente allungati. A fine 2017, dopo mesi di trattative tra Palazzo San Giorgio e sindacati, è stato raggiunto un accordo tra le parti coinvolte con la promessa, da parte dell'Authority, di inserire nel bando la clausola sociale con l'obbligo - per chi gestirà l'area - di assumere i circa 30 dipendenti di Ente Bacini. «Non è stata una trattativa facile - chiude Gulli - e anche per questo motivo ci saremmo aspettati che l'Authority ci convocasse per un'ultima verifica: non è stato fatto e questo comportamento non lo riteniamo corretto».

Il bando - secondo le indicazioni dell'Authority - prevede un'assegnazione di 25 anni. La concessione sarà costituita da un lotto unico in quanto la gestione unitaria dei bacini «consente lo sfruttamento di economie di scopo e di scala (anche in termini di servizi comuni) altrimenti non realizzabili, oltre a consentire il raggiungi-

mento dell'equilibrio economico in caso di eventuale crisi di uno dei segmenti serviti, anche ricorrendo alla flessibilità nell'utilizzo degli impianti». Il valore complessivo del contratto è stimato in 187 milioni di euro e le offerte potranno pervenire a Palazzo San Giorgio entro il 21 maggio di quest'anno. Per quanto riguarda, invece, il rinnovo dei bacini di carenaggio sono previsti nuovi investimenti per circa 32 milioni di euro, di cui oltre 11 a carico dei privati aggiudicatari della gara e 20 milioni a carico dell'Autorità di sistema portuale già in corso di realizzazione.

Tra i soggetti che potrebbero farsi avanti - da soli oppure in società - per avere in concessione l'area ci sono il gruppo Fincantieri, il cantiere genovese Amico&Co e il gruppo Gin (Genova industrie navali), tutti soggetti che già operano nell'area genovese delle riparazioni navali.

[www.themediatelegraph.it](http://www.themediatelegraph.it)

© BY NC ND ALL CN D R I I I R S E R V A T I

# Genova, sul bando di Ente Bacini è già polemica / IL CASO

Genova - Il testo pubblicato sulla Gazzetta Ue. Gulli (Uil): «Scorretto non convocarci».

Genova - Parte con lo stupore del sindacato il bando per l'affidamento dei cinque bacini di carenaggio nel porto di Genova, procedura che comprende anche la privatizzazione della società Ente Bacini.

Le linee guida della gara sono state pubblicate sulla Gazzetta dell'Unione europea e nelle prossime ore sarà disponibile anche il testo completo messo a punto dagli uffici dell'Authority di Genova-Savona. Secondo Roberto Gulli, segretario generale Uiltrasporti Liguria, l'Autorità di sistema portuale si era impegnata «a convocare le rappresentanze sindacali prima di pubblicare il bando, così da effettuare un ultimo passaggio in vista dell'inizio della gara. **L'incontro - prosegue - era stato concordato lo scorso ottobre e chiesto soprattutto per tutelare i lavoratori delle riparazioni navali**». La gara per Ente Bacini sarebbe dovuta partire nel 2015 ma i tempi si sono sensibilmente allungati. A fine 2017, dopo mesi di trattative tra Palazzo San Giorgio e sindacati, è stato raggiunto un accordo tra le parti coinvolte con la promessa, da parte dell'Authority, di inserire nel bando la clausola sociale con l'obbligo - per chi gestirà l'area - di assumere i circa 30 dipendenti di Ente Bacini. «Non è stata una trattativa facile - chiude Gulli - e anche per questo motivo ci saremmo aspettati che l'Authority ci convocasse per un'ultima verifica: non è stato fatto e questo comportamento non lo riteniamo corretto». Il bando - secondo le indicazioni dell'Authority - prevede un'assegnazione di 25 anni. La concessione sarà costituita da un lotto unico in quanto la gestione unitaria dei bacini «consente lo sfruttamento di economie di scopo e di scala (anche in termini di servizi comuni) altrimenti non realizzabili, oltre a consentire il raggiungimento dell'equilibrio economico in caso di eventuale crisi di uno dei segmenti serviti, anche ricorrendo alla flessibilità nell'utilizzo degli impianti». **Il valore complessivo del contratto è stimato in 187 milioni di euro e le offerte potranno pervenire a Palazzo San Giorgio entro il 21 maggio di quest'anno. Per quanto riguarda, invece, il rinnovo dei bacini di carenaggio sono previsti nuovi investimenti per circa 32 milioni di euro, di cui oltre 11 a carico dei privati aggiudicatari della gara e 20 milioni a carico dell'Autorità di sistema portuale già in corso di realizzazione. Tra i soggetti che potrebbero farsi avanti - da soli oppure in società - per avere in concessione l'area ci sono il gruppo Fincantieri, il cantiere genovese Amico&Co e il gruppo Gin (Genova industrie navali), tutti soggetti che già operano nell'area genovese delle riparazioni navali.**

# «Genova può diventare la capitale industriale del domani» / INTERVISTA

Genova - L'economista Beltrametti: «L'Università ha giocato bene la sua partita. Ora la città è pronta per essere un polo di innovazione».

Genova - «La demografia non è un treno che corre su una strada ferrata. Sa essere imprevedibile e scartare di lato». Luca Beltrametti invita a diffidare delle previsioni sul crollo demografico della Liguria. «Proiettare nel futuro le tendenze attuali è un tipo di operazione ormai consolidato nella demografia, ma la demografia non è matematica e non è detto che le tendenze attuali si ripetano in futuro». Cinquantasette anni, ordinario di Politica economica e direttore del dipartimento di Economia dell'Università di Genova, Beltrametti conosce a fondo il tessuto imprenditoriale ligure e le sue potenzialità troppe volte inesprese; negli ultimi anni i suoi studi si sono concentrati su Industria 4.0, slogan che indica i cambiamenti in atto grazie all'ingresso nel mondo manifatturiero dell'intelligenza artificiale.

### **Cosa le fa pensare che Genova saprà invertire la rotta del declino demografico?**

«C'è una data cruciale e dietro l'angolo che può segnare una svolta. È il 2022, l'anno che secondo le previsioni vedrà l'inaugurazione del Terzo Valico, cosa che cambierà radicalmente la posizione della nostra città. La possibilità di raggiungere Milano in cinquanta minuti permetterà a molte persone di fare quotidianamente la spola con Genova. Molti potrebbero decidere di mantenere la residenza in Liguria e il lavoro in Lombardia; i valori immobiliari a Genova dovrebbero risollevarsi così come l'attrattività del capoluogo ligure».

### **Davvero le piace quest'idea di città residenziale, per pendolari, che si anima nei weekend e si svuota nel resto della settimana?**

«Attenzione non auspico questo e credo non lo voglia nessuno. Il rischio c'è, è vero, ma va contrastato con un preciso piano di azioni».

## -segue

---

### **E questo piano c'è?**

«Beh, direi di sì. È un piano che in gran parte ruota attorno ai temi dell'innovazione tecnologica e di Industria 4.0. A Genova l'Università ha avviato dei corsi di formazione, un master, un dottorato e alcuni corsi di laurea dedicati a Industria 4.0. Non solo. Confindustria ha creato un "digital innovation hub", un centro che affiancherà le imprese per stimolarne l'investimento in innovazione e la crescita, attraverso analisi dei fabbisogni, corsi di formazione e altro; la Camera di commercio aiuta, con dei voucher, le imprese che vogliono digitalizzarsi; e poi c'è la grande sfida del "competence center"».

### **Già, i "competence center", i poli di innovazione previsti dal piano nazionale Industria 4.0. A che punto è la candidatura di Genova?**

«La gara è ancora in corso e non è affatto banale ma Genova ha le carte in regola per vincerla. Ha di fronte alcuni vincitori annunciati, come il Politecnico di Milano e il Politecnico di Torino, ma può contare sulla presenza di industrie molto solide, uniche nel loro genere nel panorama nazionale, come Ansaldo Energia, e sul lavoro di squadra fatto dall'Università che è riuscita a coagulare attorno a sé una grande cordata di imprese. È ancora presto per cantare vittoria, ma credo che Genova possa diventare uno dei "competence center" italiani».

## FRONTE DEL PORTO

### Authority: è ufficiale Nogarín resta fuori



FILIPPO NOGARÍN

### Authority, è ufficiale: il sindaco resta fuori

C'È VOLUTA la solita isteresi tra la firma del presidente della Repubblica e la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale. Ma da ieri i "correttivi" alla riforma portuale sono in Gazzetta Ufficiale (la n. 33 del 9 febbraio, serie generale) quindi in pieno vigore. Con alcune conseguenze importanti anche per il nostro sistema portuale. Il primo, proprio nell'articolo 1 del testo, è la necessità di una nuova pianificazione portuale "di sistema" che a questo punto deve comprendere non solo Livorno e Piombino, ma anche coinvolgere con specifiche destinazioni gli altri scali minori come Portoferraio, Cavo, Rio e la lontana Capraia. Il secondo punto, più politicamente rilevante, è che è passata la linea Delrio sull'esclusione dai comitati di gestione dei porti dei politici, sindaci in primo piano. E non sarà un provvedimento indolore, visto che la stessa associazione dei sindaci delle città portuali presieduta dal livornese Filippo Nogarín ha già annunciato guerra. La conferma è arrivata già ieri da Nogarín. «Ritorneremo come associazione delle città portuali



**PRESIDENTE** Il numero uno dell'Autorità di sistema portuale Livorno-Piombino, ingegner Stefano Corsini

dell'Anci - annuncia - contro un provvedimento che a nostro parere è del tutto anticostituzionale». L'art.6, comma d) del testo pubblicato dalla Gazzetta Ufficiale stabilisce inoltre che i sindaci e in genere i rappresentanti politici che facciano già parte dei comitati di gestione "decadono immediatamente dalla pubblicazione del presente testo". Dunque Nogarín non può più far parte del comitato di gestione dell'AdsP: come

del resto il sindaco di Trieste, il presidente della Regione Friuli-Venezia Giulia sempre a Trieste (Debora Serracchiani), il sindaco di Olbia e altri.

**SECONDO** Nogarín inoltre, nelle more del ricorso per anticostituzionalità - che va ad aggiungersi a quello già al Tar che aveva chiesto la sospensione del primo provvedimento varato da Delrio - potrebbe intervenire una sospensiva

che gli consentirebbe di rimanere nel comitato fino a pronuncia della Corte Costituzionale. Il sindaco sta comunque valutando, "per senso di responsabilità" come ci sottolinea, di nominare temporaneamente al suo posto nel comitato un tecnico di alta levatura esperto in logistica portuale, con l'impegno di quest'ultimo a farsi da parte dopo la sentenza della Corte Costituzionale. Se ne do-

#### ARTICOLO 1

Una nuova pianificazione per coinvolgere Piombino, gli scali dell'Elba e Capraia

vrebbe parlare anche martedì prossimo in Capitaneria di porto, in un vertice allargato a tutti i principali operatori e alle associazioni nel quale il direttore marittimo contrammiraglio Giuseppe Tarzia annuncerà una nuova regolamentazione degli ingressi delle navi legata in particolare ai recenti dragaggi e all'allargamento della "strettoia" del Marzocco: un altro passo avanti per le grandi navi nel nostro porto.

A.F.

#### DURA LEX, SED LEX

I CORRETTIVI ALLA RIFORMA PORTUALE SONO STATI PUBBLICATI SULLA GAZZETTA UFFICIALE DEL 9 FEBBRAIO C'È ANCHE L'ESCLUSIONE DEI SINDACI DAL COMITATO

**-segue**



**Nogarin**

### **«Ci opporremo»**

**Il sindaco Nogarin conferma: «Ricorreremo come associazione delle città portuali dell'Anci contro un provvedimento a nostro del tutto anticostituzionale»**



### **Esperto in sua vece**

**Il sindaco sta valutando, "per senso di responsabilità" di nominare pro tempore al suo posto nel comitato un tecnico di «alta levatura» esperto in logistica portuale**

# Corriere Marittimo

---

## Livorno, netta separazione tra traffico portuale e quello cittadino

Al via la progettazione della nuova viabilità di cintura. Sarà realizzato un varco doganale unico: ecco il porto del futuro

Ad agosto l'accordo di programma sottoscritto da Regione, Comune e Provincia di Livorno, città metropolitana di Firenze e Adsp. Istituito un tavolo istituzionale per aggiornare gli interventi

**LIVORNO** - Sta prendendo rapidamente corpo il nuovo progetto di riorganizzazione della viabilità di cintura del porto. Pochi giorni dopo aver ricevuto dal Ministero delle Infrastrutture i 3,2 milioni di euro destinati a finanziare i progetti di opere ritenute prioritarie, i tecnici della Direzione Pianificazione, Studi e Logistica dell'Autorità di Sistema Portuale del mar Tirreno Settentrionale si sono già messi in moto per individuare i tracciati di massima e predisporre una gara per la progettazione di fattibilità tecnico economica ai sensi del D. Lgs. 18 Aprile 2016, n. 50.

Il complesso degli interventi fa parte di un accordo inter-istituzionale tra la Regione Toscana, l'Authority, il Comune e la Provincia di Livorno e la città metropolitana di Firenze, sottoscritto ad agosto, e si pone di raggiungere tre obiettivi:

- 1) una completa separazione delle correnti di traffico, con una viabilità interna al porto dedicata al traffico portuale, che verrebbe così escluso dalla viabilità cittadina
- 2) un varco doganale unico, di tipo autostradale, in corrispondenza della viabilità principale (SGC Firenze Pisa), infrastruttura ritenuta prioritaria anche dall'Agenzia delle Dogane che in più riprese ha sottolineato come l'attuale assetto degli spazi doganali all'interno del sedime portuale risulti non più confacente alle aspettative operative delle attuali esigenze di traffico, non prevedendo alcun tipo di collegamento tra gli approdi che non comporti l'uscita delle merci dagli spazi stessi
- 3) la risistemazione degli assetti dello scolmatore d'Arno nell'ambito del collegamento tra Porto e Retro porto, con l'eliminazione del ponte levatoio che si trova in prossimità della foce dello scolmatore e la realizzazione, più a est, di un nuovo ponte che assicuri un flusso continuo di auto da e verso Tirrenia.

In particolare, in base all'accordo inter-istituzionale raggiunto, l'Autorità di Sistema si è posta l'esigenza di riorganizzare la viabilità di interesse del porto commerciale, proponendo due cose:

- 1) destinare via Salvatore Orlando e via Leonardo Da Vinci alla sola viabilità portuale;
- 2) ordinare la viabilità proveniente da Nord e da Ovest in doppio flusso: uno di collegamento al Porto Passeggeri ed uno di collegamento ad un sistema di parcheggi da realizzare nell'area ferroviaria di Porto Vecchio;

Mentre il Comune ha richiesto di modificare la viabilità cittadina, proponendo A) di interrompere la viabilità di scorrimento Sud-Nord del lungomare all'altezza della rotatoria di piazza del Pamiglione, facendola deviare in via San Giovanni, senza proseguire sul ponte Santa Trinita; B) di destinare al solo traffico ciclabile e pedonale il tratto di via della Cinta Esterna tra Ponte Santa Trinita e Dogana d'Acqua; C) di assicurare il collegamento di via delle Cateratte con il centro cittadino attraverso via della Cinta Esterna.

Si tratta, a ben vedere, di una serie di interventi che favoriranno il miglioramento della viabilità di cintura e di ultimo miglio, con la conseguente riduzione delle emissioni in atmosfera dovute al traffico veicolare. Da sottolineare la perfetta sinergia tra le Istituzioni, che si sono impegnate a istituire un Tavolo istituzionale che verificherà e aggiornerà periodicamente gli indirizzi operativi del progetto.

# Torre del Marzocco, qualcosa si sblocca

Disco verde della Soprintendenza a riportare l'acqua tutt'attorno. Il ministero: procedura più snella

► LIVORNO

L'avvocato **Giuliano Gallenti** quand'era al timone del porto di Livorno aveva lanciato provocatoriamente l'idea di smontarla – come i templi egizi di Abu Simbel per costruire la diga di Assuan – e spostarla fuori dalla selva di gru, banchine e container. Il progetto per restituire l'“acquaticità” alla magnifica torre quattrocentesca del Marzocco non è altrettanto dirompente ma è riuscito a fare un passettino in avanti. Lo annuncia **Authority** guidata dal presidente **Stefano Corsini**.

A parte il fatto che l'idea di ri-

pristinare il bacino d'acqua tutt'attorno a questa torre – alta 54 metri e completamente rivestita in marmo bianco – ha incassato il parere favorevole della Soprintendenza, da Palazzo Rosciano si segnala che «per riportare agli originari splendori il manufatto rinascimentale non servirà passare dalla Valutazione di Impatto Ambientale (Via), ovvero dalla procedura che ha lo scopo di individuare, descrivere e valutare, in via preventiva alla realizzazione delle opere, gli effetti sull'ambiente, sulla salute e benessere umano di determinati progetti pubblici».

È stato il ministero dell'am-

biente, tramite la Direzione generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali, a dare semaforo verde al progetto: dopo aver acquisito il parere favorevole della Commissione tecnica di verifica di impatto ambientale, è stata disposta che il progetto viene esclusa dalla procedura di Via.

«Il procedimento di screening si è concluso con esito positivo», ribadiscono dal quartier generale **Authority**. Ma obbligando l'istituzione portuale a «conformare il progetto ad alcune prescrizioni di mitigazione ambientale».

Il progetto dell'“acquaticità” della torre prevede che, dopo

l'ultimazione del secondo lotto del banchinamento lato nord del canale di accesso, **Authority** costruirà un canale attorno alla Torre, che sarà preliminare alla realizzazione dell'acquaticità. Verranno costruite le sponde che costituiranno il contorno del futuro specchio acqueo che circonda la torre, dicono i tecnici dell'ente. Prima di escavare lo specchio acqueo e di riportare l'acqua attorno alla torre, i vari soggetti competenti dovranno eseguire i lavori di restauro conservativo sia della Torre che delle fortificazioni intorno ad essa. Poi, finalmente, questo gioiello “prigioniero” del porto tornerà raggiungibile e visitabile.



La Torre del Marzocco com'è adesso (foto **Authority**)

## **Livorno: La Torre del Marzocco in sicurezza grazie al canale idrico. Arrivato l'Ok del ministero**

**Il progetto del ripristino del bacino d'acqua attorno all'antica Torre del Marzocco, posta all'imboccatura del porto di Livorno, ha ricevuto l'approvazione ministeriale. Proseguono i lavori per l'ampliamento al canale di accesso al porto - banchinamento lato nord.**

**LIVORNO - Fa un passo in avanti il progetto di acquaticità della Torre medicea del Marzocco posta all'accesso del canale del porto di Livorno.**

**L'Autorità di Sistema portuale** da tempo sta portando avanti un progetto che prevede la messa in sicurezza della Torre e la sua valorizzazione artistica senza tuttavia ostacolare i lavori di ampliamento dell'imboccatura del porto, necessari per permettere alle navi di grandi dimensioni di poter entrare nello scalo.

Il progetto ha ricevuto, nelle ore scorse, il lasciapassare da parte del ministero dell'Ambiente, quindi adesso non servirà passare dalla Valutazione di Impatto Ambientale, ovvero dalla procedura che ha lo scopo di individuare, descrivere e valutare, in via preventiva alla realizzazione delle opere, gli effetti sull'ambiente, sulla salute e benessere umano di determinati progetti pubblici.

A dare il via libera, la direzione generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali del ministero dell'Ambiente, che dopo aver acquisito il parere favorevole della Commissione Tecnica di verifica di impatto ambientale, ha disposto l'esclusione dalla procedura di V.I.A. del progetto. Il procedimento di screening si è quindi concluso con esito positivo. La verifica positiva ha comunque obbligato il proponente a conformare il progetto ad alcune prescrizioni di mitigazione ambientale.

Alta 54 metri, completamente rivestita in marmo bianco, la Torre del Marzocco è un bene di fondamentale importanza. L'Authority ha da tempo presentato un progetto di ripristino del bacino d'acqua attorno al manufatto, acquisendo il parere favorevole della Soprintendenza per i beni Architettonici, Paesaggistici, Artistici, Storici e Etnoantropologici.

**Una volta ultimato il secondo lotto dell'opera di banchinamento lato nord del canale di accesso, l'Adsp procederà a realizzare un canale idrico attorno alla Torre, propedeutico alla realizzazione dell'acquaticità.** Verranno costruite delle opere di sponda che costituiscono il contorno del futuro specchio acqueo che circonda la torre. Prima di procedere allo scavo definitivo dello specchio acqueo e di restituire, quindi, alla Torre l'acquaticità, gli enti competenti dovranno eseguire i lavori di restauro conservativo sia della Torre che delle fortificazioni intorno ad essa. Dopo questo intervento di riqualificazione, la Torre del Marzocco tornerà raggiungibile e visitabile.

## I NOSTRI GIOIELLI

### RITORNO AGLI ANTICHI SPLENDORI

LA VOLONTÀ DELL'AUTORITÀ PORTUALE È QUELLA DI POTER TORNARE A RENDERE VISITABILE AI CITTADINI E SONO LA TORRE DEL MARZOCCO UN GIOIELLO CHE APPARTIENE A TUTTI I LIVORNESI

# Torre del Marzocco, passi avanti Il ministero: «La Via non servirà»

*Il piano per il nuovo look procede spedito, presto il via ai lavori*

FA UN PASSO in avanti il progetto di acquaticità della Torre del Marzocco. Per riportare agli originari splendori il manufatto rinascimentale non servirà passare dalla Valutazione di Impatto Ambientale, ovvero dalla procedura che ha lo scopo di individuare, descrivere e valutare, in via preventiva alla realizzazione delle opere, gli effetti sull'ambiente, sulla salute e benessere umano di determinati progetti pubblici. A dare il via libera, la direzione generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali del Ministero dell'Ambiente, che dopo aver acquisito il parere favorevole della Commissione Tecnica di verifica di impatto ambientale, ha disposto l'esclusione dalla procedura di Via del progetto. Il procedimento di screening si è quindi concluso con esito positivo. La verifica positiva ha comunque obbligato il proponente a conformare il progetto ad alcune prescrizioni di mitigazione ambientale. Alta 54 metri, completamente rivestita in marmo bianco, la Torre del Marzocco è un bene di fondamentale importanza.

L'AUTORITÀ ha da tempo presentato un progetto di ripristino del bacino d'acqua attorno al manufatto, acquisendo il parere favorevole della Soprintendenza per i beni Architettonici, Paesaggistici, Artistici, Storici e Etnoantropologici. Il restyling della Tor-



NUOVI ORIZZONTI A sinistra la Torre del Marzocco com'è oggi, a destra il presidente Ap Stefano Corsini

### LA COMMISSIONE Via libera del governo dopo il parere positivo del procedimento di screening

re del Marzocco rappresenta un passo in avanti significativo e di grande impatto per quanto riguarda il waterfront del porto livornese. Negli anni '20 del Novecento le acque antistanti la Torre del Marzocco, tra Calambrone e la Fortezza Vecchia, furono teatro della battaglia navale del film Ben

Hur. La Torre del Marzocco rappresenta la prima grande opera realizzata dal governo fiorentino a Livorno e fu costruita sulle rovine della Vermiglia; alcuni ne attestano la costruzione attorno alla metà del XV secolo, mentre per altri fu edificata a partire dal 1423 sulle rovine di una torre d'epoca pisana.

SI TRATTA di un bene archeologico di rilevante importanza che cinque secoli fa si trovava in mezzo al mare e che oggi si staglia sulla terra ferma. I lavori messi in

progetto dell'autorità portuale consentiranno alla Torre del Marzocco di tornare agli antichi splendori, alta 54 metri, completamente rivestita in marmo bianco, la torre è stata eretta in epoca rinascimentale e, con la progressiva estensione verso nord del porto commerciale, si è trovata come intrappolata tra banchine e gru. L'obiettivo dell'Authority si basa su un progetto di acquaticità, nel senso che intorno alla Torre, dopo la riqualificazione, ci sarà l'acqua e la struttura finalmente tornerà raggiungibile e visitabile.



## LE PRIORITÀ DEL 2018

### I dragaggi e la Darsena Europa

**LE PRIORITÀ** di Palazzo Rosciano per il 2018 sono l'allargamento del canale industriale, il dragaggio dei fondali da 13 a 15 metri, l'avanzamento nella realizzazione della darsena Europa. Inoltre l'Authority punta a rendere effettiva l'integrazione con il porto di Piombino, che non è più sede di **Autorità portuale** essendo stata assorbita con Livorno nell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale. Infine, si intende valorizzare il boom del traffico ro-ro che sta provocando una forte competizione all'interno dello scalo. Negli ultimi anni Livorno è al centro dell'attenzione di vettori e terminalisti sia nel settore container sia nelle Autostrade del Mare, e alla presenza storica di Vincenzo Onorato si sono aggiunte quelle di Emanuele Grimaldi e Gianluigi Aponte, oltre al terminalista Luigi Negri che lo scorso anno ha venduto a due fondi, introducendo anche a Livorno questo tipo di investitori.

## ‘Porte vinciane’ addio Ma il ponte è un rebus

### Maxi-Darsena e viabilità: i nodi da sciogliere

**FINALMENTE** il nodo stradale delle pene, il nodo “gordiano” che nessuno era riuscito fino ad oggi a sciogliere, è stato affrontato: lo stretto canale che dalla foce dello Scolmatore d’Arno strappazza ogni anno i fondali della Darsena Toscana, sarà tombato. Tutto il porto plaude all’accordo, di cui abbiamo scritto ieri, tra Regione, Comune, Provincia e Autorità di sistema portuale. L’obiettivo è dare alla futura Darsena Europa una viabilità di accesso e un “ultimo miglio” ferroviario degno di una piattaforma containers da due milioni di Teu. Progetto che viene avanti, come noto, grazie anche a due gare in preparazione, una delle quali già bandita con la richiesta di dimostrare l’interesse alla stessa, quella per dragaggi e alle opere di protezione foranee. Poi c’è l’impegno per l’ultimo miglio ferroviario, senza dover più sottostare alle forche caudine di un ponticello ferroviario girevole che andava bene nell’ottocento. L’Autorità di sistema parla di riprogettazione dell’intera viabilità di accesso al porto e comprende, come elemento relativo, il tombamento del canale oggi servito dalle “porte vinciane” e l’allagamento del sedime sul quale passerà sia la ferrovia sia la potenziata sede stradale per la Darsena Toscana e



**L’IPOTESI PIÙ SENSATA**  
La proposta di Bonistalli è realizzarne un altro fisso a fianco della Toscopetrol

la futura Darsena Europa. C’è chi si chiede se alla luce di questa nuova pianificazione non sia stato uno spreco rifare le “porte vinciane” per venire incontro alle esigenze del canale dei navicelli. Ai posteri l’ardua sentenza. Oggi che anche la Regione s’è convinta della necessità di eliminare “porte vinciane” e sbocco in Darsena, diventa opportuno lavorare tutti insieme perché i progetti diventino fatti. Claudio Vanni, Paolo Scarpellini ed Enrico Pribaz sono le te-

ste pensanti dell’Autorità di sistema impegnate a dare assetto nuovo agli accessi del porto, trasformando via Salvatore Orlando e via Da Vinci in direttrici unicamente portuali.

**E GIÀ SU** questo le difficoltà ci sono: le due strade comprendono sbocchi a aziende che di portuale non hanno niente. Prima domanda: si dovranno prevedere delocalizzazioni o “isole”? Seconda domanda: il tombamento dello sbocco sulla Darsena Toscana comporta aprire l’accesso del Canale dei Navicelli direttamente al mare, eliminando il ponte per Tirrenia che ha luce troppo bassa per farci passare sotto barche più alte d’un gommoncino. L’ipotesi è sostituire questo ponte con un altro, subito a valle, dotato di parte mobile centrale (ponte levatoio): ma creerebbe code e infiniti disagi specie nel traffico estivo verso Tirrenia. L’alternativa, che prende il nome di “progetto Bonistalli” (l’ha proposto il presidente dell’Asamar livornese Enrico Bonistalli) prevede di costruire un ponte fisso ma di luce sufficiente più a monte, a fianco della Toscopetrol con luce uguale a quella del ponte dell’autostrada. Idea intelligente, che però non ha ancora avuto l’ok.

A.F.



Le tappe

### L’accordo

È dell’agosto scorso l’accordo di programma sottoscritto da Regione, Comune e Provincia di Livorno, città metropolitana di Firenze e Adsp



### Corsie separate

Il piano prevede la completa separazione delle correnti di traffico, con viabilità interna al porto dedicata al traffico portuale, che viene escluso dalla viabilità cittadina

### Scolmatore

Lo scolmatore verrebbe «risistemato» nell’ambito del collegamento tra Porto e Retro porto, eliminando il ponte levatoio che si trova in prossimità della foce

# Messaggero Marittimo

---

## Nuove «Vie della Seta» e traffici mediterranei

La darsena Europa rischia di arrivare tardi

LIVORNO – Nicoletta Batini, il cui nome era insistentemente circolato a Livorno durante la consueta bagarre che si verifica regolarmente in vista della nomina di ogni presidente dell'Authority, non ostante si sia incamminata con successo su ben altre strade di respiro e prospettiva internazionale, continua a manifestare, da par sua e con i mezzi che le sono congeniali (la professionalità e la preparazione su cui ogni discussione è inutile) il proprio affetto disinteressato per la sua Livorno. Laureata in Economia all'istituto Sant'Anna di Pisa, una delle scuole più autorevoli in ambito internazionale, vanta al proprio attivo anche un dottorato in Finanza Internazionale conseguito in Italia e un Phd in Economia monetaria ottenuto brillantemente ad Oxford. Un *cursus studiorum* di tutto rispetto che l'ha imposta in campo europeo facendole meritare, fra l'altro, una brillante posizione in seno al Fondo Monetario Internazionale.

Pubblichiamo, dunque, oltremodo volentieri le sue documentate osservazioni sulle opportunità offerte dalle vie della seta al traffico mondiale, particolarmente a quello che si svolge nel Mediterraneo, un teatro in cui i nostri porti giocano un ruolo importante.

Nella sua analisi globale la dottoressa Batini non fa, naturalmente, mancare, un'attenzione particolare verso le sorti della sua Livorno.

«Mentre a Livorno, dopo anni di emparse organizzativa e temporeggiamento da parte dell'Autorità portuale e della Regione, si aspetta con trepidazione la conclusione del bando per la gara di progettazione della nuova darsena Europa, la cui realizzazione dovrebbe durare secondo il nuovo progetto non più nove bensì cinque anni, la Cina ha rilasciato il suo primo white paper ufficiale sulla politica artica nella quale prevede estendere all'Artico la *Belt and Road Initiative (BRI)* del presidente Xi Jinping, sviluppando le rotte di navigazione aperte dal riscaldamento globale. Le nuove rotte commerciali marittime attraverso l'Artico non sarebbero che l'ennesimo tassello di un piano ben più vasto che combina un nuovo corridoio economico attraverso il continente euroasiatico (la *Silk Road Economic Belt*) ed una rete di nuove rotte marittime che collegheranno l'Asia con l'Africa e l'Europa (la *21st Century Maritime Silk Road*). La politica artica cinese incoraggerebbe le imprese a costruire infrastrutture e condurre viaggi di prova commerciali, aprendo la strada alle rotte di navigazione artica che formerebbero una "Via della Seta Polare". La spedizione attraverso la rotta del Mare del Nord ridurrebbe quasi 20 giorni fuori dal normale orario utilizzando la rotta tradizionale attraverso il canale di Suez, e viaggi di prova sono già stati effettuati dalla Cosco Shipping, validando la fattibilità delle nuove rotte, attraverso il passaggio nord-est dell'Artico.

Quali sono le implicazioni del riposizionamento logistico della Cina in Europa per i porti del Mediterraneo e per la profittabilità di nuova infrastruttura marittima come la darsena Europa? Una risposta indicativa emerge studiando le scelte di investimento cinesi in terminal per container europei che stanno accompagnando lo sviluppo della BRI. Prima della BRI e tradizionalmente, le esportazioni cinesi venivano spedite in tutta Europa verso i porti della costa nord-occidentale, tra cui Rotterdam, Anversa e Amburgo, e infine trasportati su rotaia verso le città dell'entroterra: il Nord Europa funzionava da hub anche per distribuzione su città più vicine a porti mediterranei, in virtù della maggiore efficienza – e quindi dei minori costi – logistici dei porti del Nord rispetto a quelli mediterranei.

## -segue

---

Con la BRI la Cina sta in un certo senso sconvolgendo l'equilibrio economico tra le città europee del Nord e Sud, poiché i porti lungo le rotte settentrionali tradizionali risultano perdenti a seguito dei nuovi accordi commerciali. Tra i progetti portuali europei che emergono come vincitori a seguito della strategia commerciale cinese, il porto del Pireo in Grecia si distingue come il caso più importante, a seguito dell'acquisto di una partecipazione di controllo nel 2016 del Pireo da parte della compagnia di navigazione Cosco. L'acquisto del porto si aggiunge ad una serie di riposizionamenti di colossi industriali, non solo cinesi: nel 2012, Hewlett Packard ha sostituito Rotterdam con Pireo come principale hub di distribuzione in Europa, Medio Oriente e Africa a causa dei costi inferiori. Altre società come Huawei, "Zte" e Sony hanno seguito l'esempio, mentre Dell, Lenovo, Ikea, Samsung e LG hanno espresso interesse a scegliere il Pireo come centro di distribuzione regionale.

Cosco e altre società portuali cinesi hanno investito (o hanno manifestato interesse in tale direzione) anche in altri porti europei in Belgio, Paesi Bassi, Croazia, Slovenia, Portogallo, Spagna, Lettonia e Lituania, oltreché in porti del litorale mediterraneo del Sud, come Port Cherchell in Algeria, Port Said in Egitto, Port Ashod e Port Haifa in Israele e il terminal Kumport nel porto Ambarli di Istanbul.

In Italia, i porti privilegiati sono Genova e Napoli. Livorno rimane per ora, come prevedibile, ben fuori dai giochi.

La darsena Europa rischia dunque di arrivare tardi, e di creare un'offerta inutile di fronte al già avviato potenziamento di terminal limitrofi di Genova e Napoli da parte delle stesse grandi società di navigazione che gestiscono anche la domanda dei traffici (offerta che peraltro si aggiungerebbe all'offerta di terminal per containers già gravemente sottoutilizzata del porto di Piombino, con rischi di sostenibilità fiscale e finanziaria del progetto).

Non solo. Investire in un aumento della capacità del traffico container, come da nuovo progetto, significa sacrificare per sempre le risorse disponibili per altre forme di sviluppo che sembrano ad oggi le uniche capaci di garantire un futuro al porto di Livorno considerato il panorama delle nuove rotte globali e le preferenze rilevate delle grandi compagnie di navigazione. Penso per esempio, come ho detto più volte, allo sviluppo di terminal per special cargo, Ro. Ro, oltreché al – tanto discusso e lottato – potenziamento dei bacini di carenaggio per la riparazione/manutenzione e refit navale.

Una darsena Europa multifunzionale, che magari finalmente includa un nuovo e moderno polo crocieristico, darebbe opportunità concrete alla crescita ed all'occupazione locale.

Ma questa darsena è ben diversa da quella del nuovo progetto. Questa darsena, inoltre, in qualunque forma, continua a essere di là da venire. L'ultima parola dunque ai finanziatori privati che aderiranno o meno al bando, contando che leggano notizie dall'estero oltre che i proclami locali sulla necessità di nuovi, faraonici terminal container».

# Nuovo maxi-ponte per Tirrenia Traffico: cambierà così

Porto, l'Authority progetta la rivoluzione della viabilità  
Il Comune: stop al ponte di S. Trinita, svolta in via S. Giovanni

di Mauro Zucchelli  
LIVORNO

Dietro l'annuncio dei 3,2 milioni di euro che il ministero delle Infrastrutture ha destinato all'Authority di Livorno-Piombino c'è un moltiplicarsi di idee e di progetti: una parte della somma se ne andrà per sistemare la ss 398 a Piombino, ma in buona parte il finanziamento è destinato a riorganizzare la viabilità sia all'interno del porto che nelle immediate vicinanze. Con novità per nulla secondarie: a cominciare dal progetto di un nuovo ponte sullo Scolmatore al posto di quello del Calambrone, a un passo dalle gru della Darsena Toscana.

Ancora non c'è un progetto definitivo ma l'orientamento dell'Authority è quello di puntare su un ponte che consenta agli yacht prodotti dalle aziende pisane di non cercare più lo sbocco a mare dentro il porto di Livorno passando dal Canale dei Navicelli e dalle porte vinciane. Anziché infilarsi nel porto di Livorno, non avendo più lo sbarramento dell'attua-

le ponte del Calambrone potrebbero uscire in mare semplicemente utilizzando la foce dello Scolmatore.

Si eviterebbe una ragione di attrito durissimo con Pisa e, negli auspici dell'istituzione portuale livornica, si potrebbero tombare le porte vinciane senza far torto all'industria navale pisana. Risultato: si cancellerebbe finalmente il paradosso di una direttissima ferroviaria indicata come l'asse nella manica del porto eppure costretta a funzionare con una pausa di sei ore nella parte centrale della giornata per poter garantire un passaggio che in realtà serve pochissimo.

Ma i livornesi, come farebbero ad arrivare a Tirrenia? Risposta: con un nuovo ponte sullo Scolmatore ma più nell'interno. Forse all'altezza dello svincolo fra via Leonardo Da Vinci e la superstrada Fi-Pi-Li, forse non lontano dai "cantierini". Chissà se il nuovo maxi-ponte per Calambrone-Tirrenia arriverà prima della soluzione per la voragine kollossal che sta per compiere dieci anni. Nel dicembre 2016

la Regione aveva detto che, dopo tante lungaggini altrui, prendeva su di sé l'impegno di risolvere l'impiccio: aggiudicazione e inizio dei lavori «entro il 15 giugno 2017», era la promessa. Già il primo passo è in ritardo, figuriamoci il resto...

L'Authority vuol mettere nel progetto anche: 1) la «completa separazione delle correnti di traffico, con una viabilità interna al porto dedicata al traffico portuale, che verrebbe così escluso dalla viabilità cittadina»; 2) un «varco doganale unico di tipo autostradale» con ingresso dalla Fi-Pi-Li. Quest'ultima è una svolta chiesta a gran voce anche dall'Agenzia delle Dogane, dicono a Palazzo Rusciano: l'assetto attuale non va bene, è una babele e costringe a entrare e uscire dalla cinta portuale se si vuol andare da una parte all'altra dello scalo.

L'Authority fa riferimento a un accordo di programma messo già nero su bianco insieme a Regione, Comune e Provincia di Livorno, oltre alla città metropolitana di Firenze Vale la pena di mettere l'accento sull'intreccio delle com-

petenze del Comune di Livorno per capire altre novità in gestazione. Ad esempio, l'intenzione di «destinare via Salvatore Orlando e via Leonardo Da Vinci alla sola viabilità portuale» oppure la volontà di «ordinare la viabilità proveniente da nord e da ovest in doppio flusso: uno di collegamento al porto passeggeri ed uno di collegamento ad un sistema di parcheggi da realizzare nell'area ferroviaria di Porto Vecchio».

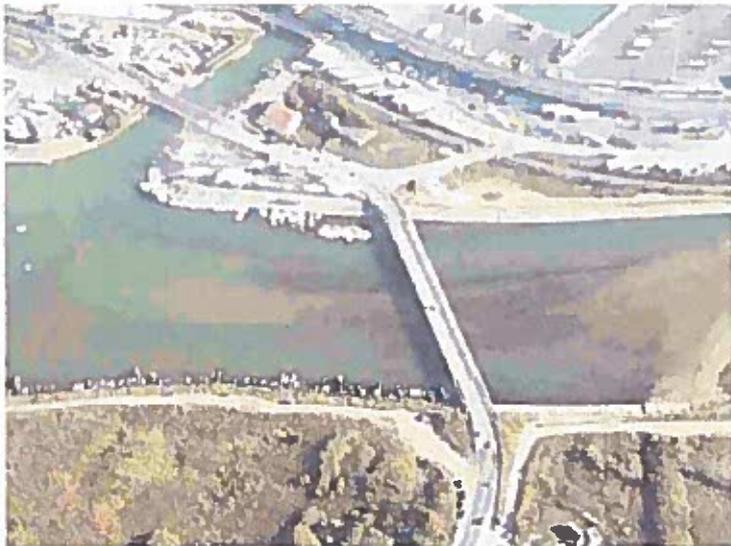
A ciò si aggiunge che, secondo quanto riferisce Palazzo Rusciano, fra le soluzioni messe in campo dal Comune ci sono alcune modifiche alla viabilità cittadina: 1) interrompere lo scorrimento sud-nord del lungomare all'altezza della rotatoria di piazza del Pamiglione, «facendola deviare in via San Giovanni, senza proseguire sul ponte Santa Trinita»; 2) destinare al «solo traffico ciclabile e pedonale» via della Cinta Esterna nel tratto «tra Ponte Santa Trinita e Dogana d'Acqua»; 3) assicurare «il collegamento di via delle Cateratte con il centro cittadino attraverso via della Cinta Esterna».

02/02/2018 11:11:11

## -segue



**Auton.it** Vanni e Scarpellini mostrano le carte dei progetti



L'attuale viabilità per Tirrenia: al centro il ponte del Calambrone sullo Scolmatore (Mezzi)

» In ballo anche l'idea di destinare via Salvatore Orlando e via Da Vinci al solo traffico portuale. Via Cinta Esterna: solo in bici fra scalo passeggeri e Dogana d'Acqua

# Cilp ad alta tensione: 300 lavoratori in ansia

**SONO** tempi difficili per i portuali livornesi. La recente assemblea della compagnia, che si è chiusa con i mugugni di chi ha approvato - obbrolo collo - la riduzione dei salari per far fronte alle difficoltà di bilancio, ha avuto un seguito in queste ore con la notifica da parte dell'Autorità di sistema di un richiamo sugli arretrati che la Compagnia non avrebbe saldato per l'Agenzia del lavoro temporaneo. Con il rischio, se non ci sarà un intervento diretto a saldo, di veder togliere alla Compagnia il ricorso all'art.16. Nessun commento ad oggi delle fonti ufficiali ma la tensione sale anche in vista di un'altra assemblea, quella della Cilp - la Compagnia impresa oggi partecipata dagli imprenditori privati - che la prossima settimana potrebbe registrare cambiamenti nella 'governance' della società. Si parla



**IN BANCHINA**  
Alcuni portuali al lavoro

addirittura di possibilità di aumenti di capitale che potrebbero essere sottoscritti, a questo punto, solo dalla parte privata: con una ricaduta non certo positiva, almeno d'immagine ma non solo, sulla Compagnia portuale.

**I PROBLEMI** sono quelli che ormai da anni tormentano l'ex potente 'macchina da guerra' di Iulio Piccini: gli storici cambiamenti del lavoro sul porto, prima appalto quasi esclusivo dei lavoratori, la meccanizzazione spinta che ha ridotto il numero delle braccia richieste, il diffondersi dell'autoproduzione in banchina. Molti 'gioielli' sono stati venduti e lo stesso storico palazzo di via San Giovanni è sotto ipoteca. Rimane la Cilp, che tuttavia se la sta vedendo con la cessione della gestione delle aree comunali (Spil) ai privati: e rima-

ne specialmente l'autoporto del Falso, da anni messo in vendita anche in accordo con il socio Koelliker, ma ad oggi ancora invenduto. Dal Falso la Compagnia contava di ricavare quei 20/30 milioni di euro che le consentirebbero di far barca pari con le banche: ma l'operazione continua a slittare e i lavoratori scalpitano. Il tutto, in vista delle elezioni del nuovo consiglio della Cilp che si terranno a luglio. Tra le ipotesi che circolano ci sarebbe anche la possibilità di fare uno spin-off con una 'bad company' sulla quale scaricare le perdite, partendo con una nuova Srl 'pulita'. Ma sono, al momento, solo ipotesi. Che non lasciano certo tranquilli i quasi 300 lavoratori ancora oggi direttamente o indirettamente legati alle sorti del lavoro in banchina.

A.F.

## Gavio sbarca all'interporto

### L'INTERPORTO

Vespucci da dicembre ha un nuovo inquilino, Gavio, uno dei principali gruppi industriali d'Italia, con attività che spaziano dalla gestione di reti autostradali in concessione alla realizzazione di grandi opere infrastrutturali, dai settori trasporti e logistica alla tecnologia e alla nautica. In realtà ad aver messo un piede al polo di Guasticce sono due sue controllate, Autosped G e G&A Spa. La prima è una società di autotrasporto specializzata nei container, la seconda è una realtà leader nel settore del trasporto dei prodotti petroliferi in Italia. Sono presenti all'Interporto con due uffici direzionali alla palazzina Colombo e hanno in gestione un piazzale, alla società Trailer Service per la sosta dei loro automezzi. Le due controllate portano in dote al Vespucci 55 dipendenti. «L'interporto è una location ideale per il nostro gruppo – ha detto il responsabile Gavio, Giovanni Silva – si tratta di una infrastruttura strategica per la sua vicinanza al porto di Livorno e agli insediamenti dei depositi petroliferi. Inoltre la struttura interportuale dispone di dotazioni di sicurezza di alto livello». «Per noi è motivo di orgoglio e di vanto sapere che un Gruppo così importante della logistica ha scelto l'Interporto come loro centro operativo» ha detto l'ad della società Amerigo Vespucci Spa, Bino Fulceri.

## Due società del gruppo Gavio mettono radici all'interporto

► LIVORNO

Mette radici all'interporto di Guasticce una delle più importanti dinastie imprenditoriali operanti nel settore delle grandi infrastrutture e dei trasporti: stiamo parlando del gruppo Gavio, quartier generale a Tortona, 2,6 miliardi di euro di ricavi aggregati. È il quarto operatore al mondo nel settore autostrade (3.300 chilometri, quasi metà dei quali in Italia), ma il

gruppo è attivo anche nel settore costruzioni e nelle grandi opere pubbliche, oltre che nella nautica (Baglietto).

Se però sbarca all'interporto lo fa con due società della propria galassia nel settore trasporti e logistica, dove Gavio può contare su una flotta di 3 mila veicoli: stiamo parlando di Autosped G (specializzata nel trasporto di container) e di G&A spa (trasporto dei prodotti petroliferi). Portano in dote all'in-

terporto 55 addetti: hanno preso sede in due uffici direzionali alla Palazzina Colombo, oltre ad avere in gestione un piazzale presso Traller Service per la sosta dei mezzi.

Giovanni Silva, responsabile della società del gruppo Gavio, spiega la scelta dell'interporto: «È una infrastruttura strategica per la sua vicinanza al porto di Livorno e ai depositi petroliferi. A ciò si aggiunge che dispone di dotazioni di si-

curezza di alto livello».

Soddisfatto l'amministratore delegato della società interportuale, **Bino Fulceri**: «È motivo di orgoglio sapere che un gruppo così importante della logistica ha scelto l'interporto come loro centro operativo».

L'interporto - che a oggi ospita 57 imprese - conta su tre milioni di metri quadri di aree, 324 mila delle quali coperte, e ha anche un terminal ferroviario di 130 mila metri quadri.



Uno degli ingressi dell'interporto di Guasticce

# Porto: un varco doganale unico Scolmatore, via il ponte levatoio

*Ecco i tracciati di massima per la progettazione di fattibilità*

**PRENDE** sempre più corpo il nuovo progetto di riorganizzazione della viabilità di cintura del porto. Pochi giorni dopo aver ricevuto dal Ministero delle Infrastrutture i 3,2 milioni di euro destinati a finanziare i progetti di opere ritenute prioritarie, i tecnici della direzione pianificazione, studi e logistica dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno Settentrionale si sono già messi in moto per

### TRA GLI OBIETTIVI

**Solo bici e pedoni tra via della Cinta Esterna, Ponte S.Trinita e Dogana d'Acqua**

individuare i tracciati di massima e predisporre una gara per la progettazione di fattibilità tecnico economica. Gli obiettivi principali dell'accordo inter-istituzionale tra la Regione Toscana, l'Authority, il Comune e la Provincia di Livorno e la città metropolitana di Firenze, sono tre.

**UNA COMPLETA** separazione delle correnti di traffico, con una viabilità interna al porto dedicata al traffico portuale, che verrebbe



**IL PIANO** Claudio Vanni, dirigente pianificazione dell'Autorità Portuale e Paolo Scarpellini, ingegnere civile della direzione pianificazione

così escluso dalla viabilità cittadina, un varco doganale unico, di tipo autostradale, in corrispondenza della viabilità principale (SGC Firenze Pisa), infrastruttura ritenuta prioritaria anche dall'Agenzia delle Dogane; la risistemazione degli assetti dello scolmatore d'Arno nell'ambito del collegamento tra Porto e Retro porto, con l'eliminazione del ponte levatoio che si trova in prossimità della foce dello scolmatore e la realizzazione, più a est, di un nuovo ponte

che assicuri un flusso continuo di auto da e verso Tirrenia. In particolare, in base all'accordo inter-istituzionale raggiunto, l'Autorità di sistema si è posta l'esigenza di riorganizzare la viabilità di interesse del porto commerciale, proponendo due cose.

**LA PRIMA** è quella di destinare via Salvatore Orlando e via Leonardo Da Vinci alla sola viabilità portuale; la seconda invece è ordinare la viabilità proveniente da

Nord e da Ovest in doppio flusso: uno di collegamento al Porto Passeggeri ed uno di collegamento ad un sistema di parcheggi da realizzare nell'area ferroviaria di Porto Vecchio. Mentre il Comune ha richiesto di modificare la viabilità cittadina, proponendo innanzitutto di interrompere la viabilità di scorrimento Sud-Nord del lungomare all'altezza della rotonda di piazza del Pamiglione, facendola deviare in via San Giovanni, senza proseguire sul ponte Santa Trinita.

**E, INOLTRE,** di destinare al solo traffico ciclabile e pedonale il tratto di via della Cinta Esterna tra Ponte Santa Trinita e Dogana d'Acqua. Infine di assicurare il collegamento di via delle Cateratte con il centro cittadino attraverso via della Cinta Esterna. Si tratta, insomma, di una serie di interventi che favoriranno il miglioramento della viabilità di cintura e di ultimo miglio, con la conseguente riduzione delle emissioni in atmosfera dovute al traffico veicolare. Da sottolineare la perfetta sinergia tra le Istruzioni, che si sono impegnate a istituire un Tavolo istituzionale che verificherà e aggiornerà periodicamente gli indirizzi operativi del progetto.

## AdSP Mar Tirreno Centrale: Spirito incontra i sindacati. Condivisa necessità di definire percorso di rilancio

(FERPRESS) – Roma, 9 FEB – I Segretari Generali, Tipaldi (CISL), Schiavella (CGIL), e Sgambati (UIL), hanno incontrato il Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale Pietro Spirito, ed hanno condiviso la necessità di definire un percorso di confronto sulle linee guida per il rilancio dell’Area Metropolitana, anche in vista della prossima costituzione della zona economica speciale. Sono state registrate convergenze in ordine alla costruzione di un percorso per inspesire le azioni per attrarre nuovi investimenti produttivi, valorizzando il ruolo delle infrastrutture di trasporto e di logistica come strumento essenziale per la competitività del territorio. Le parti proseguiranno il confronto.

## Authority Bari nuovo regolamento aree demaniali

BARI - L'Authority di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, ha comunicato con legittima soddisfazione che  
(segue in ultima pagina)

## Authority Bari

in soli sei mesi dalla costituzione del Comitato di gestione, ha raggiunto tutti gli obiettivi assegnati per l'anno 2017 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Nella sede di Bari, nel corso della prima riunione dell'anno del Comitato di gestione l'organo deliberativo dell'Ente ha già approvato all'unanimità gli ultimi documenti relativi al raggiungimento degli obiettivi.

Particolare rilevanza riveste l'approvazione del nuovo Piano Anticorruzione e Trasparenza: un unico documento - dice la nota dell'AdSP - che

accorpa una valutazione di processi a rischio di cinque porti, scontando un approfondimento dei processi e procedimenti, riferibili all'attività amministrativa che interessa un territorio molto vasto comprendente le province di Bari, Brindisi e Foggia.

Nel corso della riunione, il comitato di gestione ha approvato, sempre all'unanimità, il nuovo Regolamento

d'uso delle Aree Demaniali marittime ricadenti nella circoscrizione dell'Authority di sistema portuale del mare Adriatico meridionale. Il documento, primo in Italia, è conforme alle prescrizioni dettate dall'Antitrust. Particolare rilevanza riveste l'art. 12 che definisce i criteri e i relativi punteggi di valutazione delle istanze nell'ottica di assicurare gioco concorrenziale e massima trasparenza.

Gioia Tauro, situazione grave per i bassi volumi e i ritardati pagamenti da parte di Mct. Ma nessuno è più in grado di garantire certezze

## Nuove tensioni nell' area portuale, si fermano le ditte dell' indotto

reggio calabria Di problema in problema. Non passa giorno che non succeda qualcosa al porto di Gioia Tauro. In attesa delle risposte di Medcenter Container Terminal, la società che gestisce lo scalo, all' Autorità portuale (si sa che sono stati inviati i primi documenti richiesti da Agostinelli), si sono fermate le ditte dell' indotto, quelle che espletano per conto della società concessionaria delle banchine dello scalo calabrese i servizi di rizzaggio.

Una protesta arrivata direttamente dai datori di lavoro (e non dagli operai) per il basso volume di lavoro e la contestuale riduzione degli introiti che - a loro dire - stanno mettendo a rischio la sopravvivenza di queste imprese. Ma la Mct è in difficoltà economiche e non può garantire altri benefit in questo momento.

Inoltre i volumi di traffico hanno toccato minimi storici.

Insomma, una situazione esplosiva che interessa circa 140 dipendenti impegnati in attività collegate al terminal.

C' è da dire, però, che la stessa società aveva nei mesi scorsi garantito un aumento del lavoro assegnato alle ditte esternalizzate a seguito dei licenziamenti ma così, a distanza di mesi, non è stato anche a causa - come si diceva - della riduzione dei volumi di traffico dello scalo decisi da Msc.

Le imprese, che hanno i conti in rosso, hanno chiesto una revisione dei contratti in aumento, ma al momento non sembra una strada percorribile vista la situazione incerta dello scalo ed è stato sollecitato anche un pagamento più puntuale per le attività svolte lamentando i forti ritardi negli accrediti delle spettanze.

Per questo serve capire che cosa succederà. C' è chi teme che questa mossa possa aprire la strada ad altri licenziamenti come quelli già disposte nei mesi scorsi da queste ditte dell' indotto portuale.

Fatto sta che l' area portuale di Gioia Tauro continua a essere sempre di più una vera e propria polveriera con tantissimi lavoratori che temono per il loro futuro-non solo in queste ditte terze ma anche in Mct. Il tutto in attesa di capire che cosa ne sarà della stessa storica società che ha avviato il porto, visto che il suo destino è sotto la lente del ministero dei Trasporti e del suo braccio operativo: il commissario dell' Authority.(a.n.)

## Porto canale Cagliari senza autorizzazioni, atteso lo sblocco da Roma

(di Stefano Ambu) L'intervento di Soprintendenza e Regione potrebbe non bastare: per "salvare" il porto canale di Cagliari dall'invalidità delle autorizzazioni paesaggistiche, riconosciuta dall'ultima sentenza del Consiglio di Stato, sarebbe necessario l'intervento di Roma e della presidenza del Consiglio dei ministri. La Soprintendenza di Cagliari, chiamata a co-gestire insieme alla Regione la difficile situazione, non nasconde che si tratti di caso "complesso".

Il quadro è stato delineato nei giorni scorsi dall'Autorità di sistema del mare di Sardegna: non sono in pericolo le opere già realizzate, ma c'è il rischio di bloccare gli investimenti e il rilancio dello scalo industriale. C'è un dossier dell'Avvocatura di Stato sul tavolo di Regione e Soprintendenza.

La prima mossa spetta all'Authority con la richiesta di autorizzazione che poi dovrà essere esaminata da Regione e Soprintendenza. Con quest'ultima chiamata a istruire la pratica e a pronunciarsi entro 45 giorni dalla stessa richiesta.

"La premessa - spiega all'ANSA il Soprintendente ai beni architettonici e paesaggistici Fausto Martino - è che le sentenze vanno immediatamente rispettate. Si tratta del riconoscimento di illegittimità di autorizzazioni pregresse. Non si tratta di un fatto nuovo, come sappiamo: la vicenda si trascina da anni. Caso particolare, ma non unico in Italia: esistono già situazioni complicate come questa". C'è un punto di partenza in apparenza favorevole. "È già intervenuto - spiega Martino - il Consiglio di Stato in situazioni analoghe, cioè nei casi in cui la realizzazione di opere sia stata effettuata con autorizzazioni vigenti, perché in realtà il Codice dei beni culturali non prevede in generale un'autorizzazione successiva.

L'avvocatura dello Stato nel dossier presentato ha chiarito questo: "non è impedito il rilascio di un'autorizzazione postuma". E ora? I problemi partono da qui: "Quando la pratica sarà istruita (ma per partire occorre che qualcuno chieda questa autorizzazione, ndr)- spiega Martino - di concerto tra Regione e Soprintendenza bisognerà effettuare la valutazione innanzitutto sulle normative vigenti. E tenendo conto del giudicato amministrativo: cioè dei motivi che indussero Tar e Consiglio di Stato a intervenire. Le sentenze mettevano in evidenza come le opere autorizzate fossero incongruenti con le finalità di tutela del vincolo che grava sulla zona. E dovremmo porci nella condizione psicologica di valutare le opere come se fossero opere a farsi. Sapendo però che la situazione è stata già alterata".

Queste le competenze della Soprintendenza: "Noi siamo preposti - chiarisce Martino - alla valutazione dell'interesse della tutela. Ma si potrà probabilmente andare a una valutazione comparata. Noi non possiamo effettuare una valutazione comparata tra tutela del paesaggio e interessi pubblici. Su quest'ultimo versante nel nostro ordinamento c'è chi può fare queste valutazioni, la presidenza del Consiglio dei ministri". (ANSA).

Un progetto che era stato già approvato, un'opera finanziata dalla Regione, un appalto espletato, un cantiere pronto ad aprire. E tutto si blocca...

## Via Don Blasco, a che gioco si sta giocando?

*Ora si chiede al Comune di presentare istanza per l' **autorizzazione** sulle aree demaniali marittime*

Lucio D' Amico Follie della burocrazia. La Regione siciliana chiede al Comune di presentare istanza per la concessione demaniale delle aree sulle quali deve essere realizzata la nuova via Don Blasco.

Palazzo Zanca si sarebbe dimenticato di questo adempimento considerato essenziale prima di poter dare seguito all' appalto già espletato e, dunque, di inaugurare il cantiere. È l'ennesimo intoppo - dopo il lungo elenco di prescrizioni imposte dall' ingegnere capo del Genio civile nella nota con la quale ha "bocciato" il progetto esecutivo - posto sul percorso di un' opera che attende di vedere la luce da trent' anni.

Dove sta la follia? Sta nel fatto che la Regione siciliana è il soggetto che ha finanziato l' appalto, assieme all' **Autorità portuale**, e che ne ha seguito le procedure nel corso degli anni. Perché tutte queste inadempienze o mancanze non sono state "corrette" in tempo? Perché si è dovuti arrivare all' appalto e all' imminente apertura del cantiere?

Tutto questo non rischia di favorire la richiesta di penali da parte dell' impresa che si è aggiudicata l' opera e che giustamente non vede l' ora di poter avviare i lavori? Tutto questo non minaccia di bloccare, chissà per quanto tempo ancora, un' opera considerata da tutti come un tassello importante nella riorganizzazione viaria della città?

Opera importante, sì, ma pur sempre una strada che in gran parte si snoda lungo un tracciato già esistente. La via Don Blasco è lì da decenni, il progetto ne prevede la ristrutturazione e il collegamento diretto, da un lato con il molo Norimberga, dall' altro con Gazzi e la tangenziale.

Non stiamo parlando del Ponte o di una Manhattan da costruire in riva allo Stretto, eppure sembra che quest' opera, che questo progetto, siano diventati una tela di Penelope, che si fa di giorno e si disfa di notte, o una fatica di Sisifo, sempre immane, identica a se stessa, assolutamente inutile.

Il progettista, l' ingegnere Antonio Rizzo, pur dicendosi amareggiato per un complesso di cose che prima o poi andranno chiarite, al momento non vuole alimentare polemiche. La linea è la stessa di quella seguita dopo la restituzione del progetto da parte del Genio civile. «Noi stiamo andando avanti,

## -segue

---

ogni dubbio sarà fugato, non possiamo permetterci il lusso di non aprire il cantiere». Anche l' assessore Sergio De Cola finora ha reagito senza arroventare i toni dello scontro istituzionale, pur non spiegandosi alcuni "passaggi" che adombrerebbero una sorta di "accanimento" contro quest' opera, forse perchè portata avanti dall' amministrazione Accorinti. È solo un "sospetto" ma, come diceva Giulio Andreotti, «a pensar male s' indovina».

Ricapitoliamo: la nuova via Don Blasco è stata inserita tra le opere prioritarie della Regione siciliana - come dichiarato dall' allora presidente Rosario Crocetta quando venne a Messina per firmare l' accordo con il Comune e l' Autorità portuale ed esaltò l' impegno della propria Giunta per sbloccare il progetto e i relativi fondi - ma nello stesso tempo la Regione siciliana la blocca perchè vuole dal Comune la richiesta di autorizzazione per risistemare il tracciato esistente, migliorarlo e riquificarlo, che passa sul demanio marittimo regionale. Il Genio civile, da parte sua, sostiene che questo progetto, al momento, non ha i requisiti adatti ai fini della sicurezza antisismica. E viene da chiedersi: ma attualmente la strada che percorriamo, la vecchia via Don Blasco, il Cavalcavia, e tutti gli altri tratti che dalla Falce portano a Maregrossa e poi a Gazzi, ha i requisiti antisismici?

Ognuno avrà le sue ragioni.

Ma ci sono strumenti e sedi istituzionali per risolvere a monte i problemi, nessuno può e deve "godere" di eventuali difficoltà, carenze tecnico-progettuali, inciampi che fanno slittare l' avvio e l' ultimazione dei lavori. Quanto sta avvenendo è davvero assurdo. E, dunque, che tutti i soggetti in causa chiariscano subito i termini della vicenda, e soprattutto li risolvano, perchè ai messinesi non importa nulla se a tagliare il nastro sia Accorinti o il prossimo sindaco, ma solo che le opere si facciano. Nel rispetto delle norme e nei tempi previsti. Come nelle normali città d' Europa.

la polemica. Il Comitato "la Nostra Città" non risparmia Accorinti e ricorda l' esposto sul porto di Tremestieri

## Ancora nella "morsa" dei Tir, gli strali di Visicaro

Circa mille Tir al giorno si riversano lungo le strade del centro città, attraversandola da Nord a Sud, esattamente come accadeva fino a cinque anni fa. Da martedì scorso Messina è nuovamente invasa dai bisonti della strada e la situazione non migliorerà prima di martedì prossimo. Quattro giorni fa, infatti, la Capitaneria di Porto, come si temeva, ha chiuso definitivamente l' invaso di Tremestieri, già operativo soltanto nelle ore diurne dal sabato precedente. Il bacino è, come succede puntualmente ad ogni mareggiata, invaso dalla sabbia e la draga che dovrà riportare il fondale alla normalità è ancora lontana dall' attraccare. Dopo il caos di lunedì scorso, con code di Tir in attesa oltre tre ore al molo sud senza che alcuna nave attraccasse a causa del mare gonfio e senza che i conducenti avessero alcuna indicazione sul da farsi per almeno mezza giornata, la Capitaneria ha deciso di interdire fino a nuovo ordine Tremestieri e derogare allo stop della rada San Francesco, dove adesso imbarcano i mezzi pesanti. Il risultato è che i messinesi e il traffico cittadino sono nuovamente ostaggio dei grossi carichi. «Dal 2013 c' è un patto senza trattativa in corso a Messina», afferma Saro Visicaro del Comitato La Nostra Città, da molti decenni promotore della battaglia anti Tir. Visicaro allude all' Amministrazione Accorinti, contro cui punta il dito e che più volte ha tacciato di eccessivo "buonismo" nei confronti degli armatori. Ma non soltanto: «Mi piacerebbe sapere che fine ha fatto l' esposto del Comitato, regolarmente depositato in Procura, dove venivano messe in rilievo le storture progettuali del porto di Tremestieri, che sembrava progettato proprio per insabbiarsi», si chiede Visicaro. Intanto, nei giorni centrali della settimana, Messina ha sopportato scarichi e mole degli oltre mille camion, tanti quanti ne scaricano in media in questi giorni i 40 attracchi solitamente effettuali a Tremestieri. Nei giorni successivi e nel fine settimana il numero cala lievemente. Ma non ci sono cenni che l' approdo a sud torni regolarmente agibile prima di un' altra settimana.

Alessandra Serio.

ALESSANDRA SERIO

## Cinta doganale: rimosso un nuovo tratto «Struttura ora più fruibile e confortevole»

*Annunziata: «Crescita garantita per i traffici commerciali, industriali e turistici»*

Continua il processo di apertura del porto ai cittadini, avviato con l'istituzione del tavolo tecnico cui hanno preso parte il Comune di Catania, la Capitaneria di porto e l'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale. Nei giorni scorsi, infatti, è stato demolito un altro tratto di recinzione doganale, che permette ai catanesi di sentire lo scalo marittimo ancora più vicino e fruibile.

«L'azione sinergica con il Comune e la capitaneria - ha dichiarato ieri il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale, Andrea Annunziata - da un lato sta definendo l'integrazione fra porto e città, così come testimoniato dal Concorso internazionale d'architettura per disegnare il nuovo waterfront, dall'altra sta promuovendo il lato commerciale e turistico dello scalo etneo che, comunque, rimane una delle principali industrie a sostegno dello sviluppo socioeconomico del territorio della Sicilia orientale».

«Un porto sempre più confortevole - ha chiarito Annunziata - affinché i passeggeri delle crociere, finalmente in crescita dopo gli ultimi anni di allarmante calo, nonché quelli del diportismo internazionale possano continuare a godere di un servizio a cinque stelle anche una volta sbarcati».

Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale fa riferimento anche a «un porto più sicuro, rispettoso dell'ambiente e confortevole: a tal proposito verranno messi in gara, a breve, i lavori di recupero delle aree portuali ai fini della sicurezza degli operatori e degli utenti, attraverso un appalto da tre milioni e mezzo di euro».

«Tutto il 2018 - conclude - vedrà comunque l'impegno dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale nell'avvio di programmi ambiziosi sia dal punto di vista infrastrutturale sia da quello operativo e funzionale. Ciò con il primario obiettivo di rendere lo scalo etneo, insieme con quello di Augusta, un riferimento primario per la crescita dei traffici commerciali, industriali e turistici della nostra regione».

Soddisfatto, ovviamente, anche il sindaco Enzo Bianco, il quale ha chiarito che «con questa ulteriore apertura il porto è ormai quasi tutto accessibile e questo non sarà soltanto un vantaggio per i catanesi,

che potranno comunque godere di uno spazio ancora più ampio, bensì anche per i crocieristi che nei prossimi mesi, per fortuna, arriveranno numerosi».

«Catania - ha proseguito il primo cittadino - era una città marinara separata dal mare. Finalmente, adesso, questo controsenso è stato eliminato e si è attuato un radicale cambiamento. Abbiamo avviato un'azione di ricucitura urbana che, fra le altre cose, prevede una passeggiata per pedoni e ciclisti, con la possibilità di godere di uno splendido panorama dal molo foraneo, con la prospettiva della nascita di ritrovi, bar e ristoranti».

«Catania cambia - ha concluso Bianco - e cambia in meglio, diventando la città che abbiamo pensato e progettato».

r. cr.

## Porti: cooperazione Med su corridoi logistici, sfide globali

(ANSAméd) - NAPOLI, 9 FEB - Il ruolo dei porti del Mediterraneo nei rapporti tra l'Europa e l'Africa e le opportunità di sviluppo delle rotte marittime in considerazione della strategia cinese "one belt one road". Questi i temi al centro della seconda edizione del Medports Forum che ha raccolto a Marsiglia oltre 150 tra vertici delle autorità portuali, armatori, esperti di trasporto marittimo e autorità politiche ed è stato aperto da Christine Cabau, presidente del Porto di Marsiglia.

Nei due giorni di incontro, informa una nota dello scalo francese, le autorità portuali hanno presentato le strategie di cooperazione messe in atto a partire dal primo Medport Forum del 2016 e hanno ribadito la loro determinazione a stabilire nuovi corridoi logistici stabili e competitivi, a individuare nuove rotte marittime al centro del Mediterraneo che siano ben collegate con le aree interne e a costruire una comunità economica capace di rispondere alle grandi sfide mondiali al servizio della fluidità degli scambi commerciali. I delegati hanno sancito la necessità di uno sviluppo dei porti del Mediterraneo che si trovano a sud dell'Europa e a nord dell'Africa e in uno spazio obbligato per il passaggio verso l'Asia. Nel corso del Forum è stata varata ufficialmente l'Associazione Medport, che riunisce i porti del Mediterraneo, a cui hanno aderito alcuni degli scali più importanti del bacino, tra cui Civitavecchia, Venezia, Beirut, Valencia, Algeciras, Bastia, Koper e Marsiglia. (ANSAméd).

## Giallo a Porto Empedocle: in mare il cadavere di un quarantenne

*Non è chiaro come l' uomo, un pescatore, sia finito in acqua. Sul corpo nessun segno di violenza*

Il cadavere di un uomo di quarant'anni è stato trovato questa mattina all'interno dell'area portuale di Porto Empedocle. Si tratta di un pescatore che viveva nel centro in provincia di Agrigento, con piccoli precedenti penali legati al mondo della droga. Non è chiaro come l'uomo sia finito in acqua. A dare l'allarme sono stati intorno alle 7 del mattino dei pescatori. La salma del quarantenne è stata recuperata e verrà sottoposta ad ispezione cadaverica. L'esame servirà per accertare le cause del decesso. Pare che sul cadavere non siano stati riscontrati segni di violenza, servirà però averne la conferma dall'ispezione cadaverica. Al momento, non viene escluso neanche il malore che potrebbe, dunque, aver fatto perdere l'equilibrio al quarantenne facendolo finire in acqua. Sul posto, oltre ad un'autoambulanza del 118, sono al lavoro i poliziotti del commissariato "Frontiera", i carabinieri della stazione di Porto Empedocle, i vigili del fuoco del comando provinciale di Agrigento e i militari della Guardia costiera.

## Aumenta traffico di merci deperibili ad Anversa

Nel 2017 incremento del 7,5% a 9,96 milioni di tonnellate

ANVERSA – Al termine dello scorso anno, è aumentata del 7,5% la quantità dei prodotti deperibili e delle merci trasportate in container refrigerati, transitate nel porto di Anversa rispetto al 2016, raggiungendo un volume di 9.969.036 tonnellate.

Secondo i dati pubblicati dalla Port of Antwerp, inoltre, la crescita misurata in teu, è stata pari all'8,5%, passando da 704.853 del 2016 a 765.105 teu nel 2017.

Prosegue quindi lo sviluppo, iniziato negli ultimi anni, del secondo porto d'Europa quale hub di riferimento per le merci deperibili. Per soddisfare questo trend di crescita, gli operatori del settore stanno già preparando le condizioni necessarie per il prossimo futuro, dall'espansione delle infrastrutture, come ulteriori magazzini reefer, a soluzioni innovative come la tecnologia blockchain e modalità di trasporto sostenibile come groupage o modale.

Durante un incontro con la stampa a Berlino, nell'ambito della Fruit Logistica, Maartje Driessens, direttore dello sviluppo commerciale per le merci deperibili dell'Antwerp Port Authority, ha detto che «la continua crescita del traffico reefer nel porto di Anversa conferma che la gamma di transhipment e servizi connessi per le merci deperibili, offre un reale valore aggiunto al mercato. Ci stiamo avvicinando a dieci milioni di tonnellate, che speriamo di superare l'anno prossimo».

Sono migliorati in modo significativo anche i collegamenti con le principali aree di produzione di frutta e verdura del mondo. Solo nel 2017 sono stati aggiunti nuovi servizi o ampliati collegamenti esistenti con l'Africa occidentale (tra cui Camerun, Costa d'Avorio, Ghana e Marocco) e l'America latina (Ecuador, Cile e Perù). Anche il Levante Express di Msc è stato ulteriormente migliorato e ora offre un collegamento diretto con Beirut e tempi di transito ottimali tra Anversa, Turchia e l'Italia.

Un vantaggio particolare per Anversa, è quello di essere spesso il primo scalo in Europa occidentale per questo carico sensibile.

Oltre al trasbordo, il porto di Anversa offre anche una vasta gamma di servizi, dalle aree di stoccaggio ai servizi a valore aggiunto come i controlli di qualità, maturazione e l'assistenza per l'ispezione fitosanitaria e lo sdoganamento. I fornitori di questi servizi specializzati, adeguano le loro capacità alla crescente domanda. Antwerp Cold Stores, ad esempio, ha recentemente aperto una nuova area di produzione di prodotti freschi nel proprio magazzino. Il magazzino può essere utilizzato come deposito doganale ed è certificato per i prodotti biologici. È ideale per patate, verdure, frutta, noci, ma anche per latte e latticini o miele.

A Marzo, inoltre, inizieranno i lavori di costruzione di una struttura con celle frigorifere per Luik Natie Coldstore che avrà una superficie di 6.000 metri quadrati destinati a miele e banane provenienti dall'Ecuador e dalla Costa d'Avorio. Luik Natie prevede anche di costruire un magazzino per prodotti surgelati con una capacità di circa 22.000 posti pallet entro il 2019.

L'hub della frutta di Anversa offre anche nuove soluzioni di trasporto. ECU Worldwide, il più grande consolidatore di Anversa, ha recentemente introdotto uno speciale servizio reefer per carichi di piccole dimensioni tra Europa e Stati Uniti. La linea tra Antwerp e Baltimora opera ogni 14 giorni per carichi a temperatura controllata tra 16 e 18 °C e una volta al mese per prodotti congelati da -20 °C.

## -segue

---

Per quanto riguarda l'hinterland belga, gli operatori si concentrano in particolare sul trasferimento modale sostenibile dal trasporto stradale a quello ferroviario e fluviale. Alla fine del 2017, Remant Cool Logistics ha iniziato a trasportare patatine fritte congelate prodotte in Belgio, in contenitori refrigerati su chiatta dallo stabilimento al porto di Anversa, che consentirà di risparmiare circa 8.000 viaggi di camion all'anno.

Anche il Group De Witte, che importa ananas dal Costa Rica via Anversa, ha spostato il trasporto di container reefer alla loro destinazione finale a Bruxelles su chiatta.

## In vigore l'accordo con l'Algeria per potenziare i traffici marittimi

Consente di potenziare i collegamenti tra i porti italiani e quelli della costa algerina, con un programma di supporto all'espansione dell'export dei due paesi - Clausole di collaborazione anche sul piano della difesa dell'ambiente

ALGERI - Non è soltanto uno dei tanti accordi commerciali che, a differenza della dottrina isolazionista Trump, stanno proliferando tra paesi di reciproco interesse: l'obiettivo è

ampliare i traffici marittimi tra Italia e Algeria e a proseguire nel capitolo di positivi e rilevanti rapporti reciproci nel settore dei trasporti a finalità commerciali e della navigazione

via mare. A questo punta l'accordo di cooperazione Italia-Algeria nel settore del trasporto marittimo ratificato pochi giorni fa dal capo dello stato algerino Abdelaziz Bouteflika. Grazie al decreto presidenziale

firmato dal presidente Bouteflika, l'intesa che era stata impostata il 14 novembre del 2012 entra dunque formalmente in vigore.

Nello specifico - viene chiarito dalle parti - l'intesa è finalizzata al (segue in a pagina 4)

### *In vigore l'accordo*

rafforzamento dei collegamenti tra l'Italia e la sponda meridionale del Mediterraneo con i porti algerini - Orano ma non solo - e getta le basi per una più efficace cooperazione nell'ambito di numerosi segmenti delle attività marittime e portuali.

L'accordo consentirà di favorire inoltre una maggiore sinergia economica e l'ulteriore crescita dei contatti marittimi, attualmente esistenti o ancora soltanto potenziali, tra l'Italia e l'Algeria. Lo sviluppo

degli scambi commerciali tra l'Europa e il nord Africa è un obiettivo della stessa Ue, anche a fronte dell'offensiva commerciale delle "tigri" cinesi. E un riequilibrio modale che attribuisca alle direttrici via mare un valore aggiunto è nell'interesse specifico sia delle aziende italiane che esportano, sia dell'Algeria per la distribuzione dei propri prodotti attraverso i nostri porti. L'accordo comporta anche clausole di collaborazione sotto il profilo della tutela e della salvaguardia ambientale, a fronte di una serie di iniziative congiunte nella difesa del Mediterraneo: iniziative che comporteranno impegni precisi sia sul piano legislativo che operativo.

## **Fruit Logistica 2018: Ports of Genoa maggior polo mediterraneo di import frutta fresca**

**BERLINO** - *“Quasi 500.000 tonnellate di frutta in pallet ed oltre 100.000 reefer container movimentati nel 2017: questi numeri fanno degli scali di Vado, Savona, Pra' e Genova uno fra i principali crocevia della supply chain di frutta e altri prodotti deperibili fra il Sud Europa e il resto del mondo”.*

Lo fa sapere l'Autorità di Sistema Portuale dei porti di Genova e Savona che con queste credenziali, il sistema logistico portuale riunito sotto la nuova veste di “Ports of Genoa” partecipa a Berlino alla fiera Fruit Logistic 2018, maggiore evento europeo di settore, con oltre 3000 espositori provenienti da 84 Paesi, giunto alla ventiseiesima edizione.

“I Ports of Genoa – commenta l'Autorità di Sistema Portuale – sono il maggiore polo di importazione di frutta fresca tropicale nel Mediterraneo ed hanno un ruolo fondamentale per la fornitura di generi alimentari ai mercati di consumo e all'industria di trasformazione. Secondo le statistiche diffuse alla Fiera di Berlino, il sistema Italia importa circa 2 milioni di tonnellate di frutta all'anno ed oltre un quarto di questi prodotti passa attraverso i Ports of Genoa”.

L'Authority e gli operatori della comunità portuale (Reefer Terminal, APM Terminals, VTE, Savona Terminal Auto, SECH) hanno presentato l'offerta di servizi dedicati al settore ed i diversi progetti di potenziamento per soddisfare le esigenze di un segmento di mercato di grande valore ed in costante crescita.

# Nuova organizzazione e marchio per Gip

Berlino - Il Gruppo investimenti portuali di Genova si è presentato al Fruit Logisticadi Berlino, a un anno esatto dall'attuazione dell'accordo che ha portato i fondi Infracapital e Infravia a controllare il 95% dell'azionariato (il restante 5% è tutt'ora nelle mani della famiglia Schenone)

**Berlino - Il Gruppo investimenti portuali di Genova si è presentato al Fruit Logistica** di Berlino, a un anno esatto dall'attuazione dell'accordo che ha portato i fondi Infracapital e Infravia a controllare il 95% dell'azionariato (il restante 5% è tutt'ora nelle mani della famiglia Schenone).

«**In questo anno di lavoro** - spiega Massimiliano Cozzani, da giugno direttore Marketing di Gip - si è proceduto a un'integrazione delle strutture organizzative tra Genova e Livorno e una riorganizzazione delle procedure interne, seguendo le linee guide su etica e tecnologia cui i nostri azionisti attribuiscono grande valore. In questo processo puntiamo anche a comunicare esternamente, per esempio il ridisegno dei nostri marchi - cioè quello di Gip e dei due terminal di Livorno e Genova, Tdt e Sech - il fatto che il gruppo operi in maniera integrata».

**Con circa 840 prese per contenitori refrigerati tra Livorno e Genova**, Gip dispone una delle maggiori offerte per la logistica portuale del freddo in Italia: «Non siamo i numeri uno, ma paradossalmente oggi questa è la nostra forza sul mercato - commenta Cozzani -. Perché pur essendo ancora un gruppo di medie dimensioni, quindi in grado di lavorare con flessibilità sulle richieste degli armatori, d'altro canto abbiamo già quella dimensione industriale che permette un servizio efficiente».

**Il Terminal Sech** - in attesa di capire se e quali saranno le integrazioni con l'adiacente terminal Bettolo in costruzione, partecipato in maggioranza da Til, il braccio terminalistico della compagnia svizzera Msc - oggi serve le porta-container medio-grandi in arrivo a Genova, con banchina unica dedicata. Il Tdt, il maggiore terminal di Livorno, è essenzialmente il porto di collegamento tra l'Italia e le Americhe: «I recenti lavori all'imbocco del porto tra l'altro ci permetteranno di intercettare nuovamente servizi dall'Estremo Oriente». Oltre a Bettolo, Gip azionista anche nel Psa Terminal Voltri-Pra' e nel Vecon di Venezia.

## I porti di La Spezia e Marina di Carrara a Berlino al Fruit Logistica 2018

L'ADSP a FRUIT LOGISTICA 2018: promozione dei porti e Fresh Food Corridors

**BERLINO -** L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale è presente a Berlino all'edizione 2018 di Fruit Logistica, in un comunicato rende noto che "Obiettivo è promuovere i servizi offerti dai porti della Spezia e Marina di Carrara e presentare le proprie attività sviluppate nel progetto **Fresh Food Corridors**, in cui è coinvolto l'ente, e che affronta le tematiche del trasporto di prodotti deperibili agrifood, ricercando soluzioni innovative e sostenibili.

Fruit Logistica 2018 è stata l'occasione per continuare l'attività di incontri B2B che l'anno scorso aveva prodotto risultati molto positivi per il porto spezzino.

"In particolare, gli incontri che si sono succeduti in questi giorni hanno evidenziato i potenziali punti di forza del porto della Spezia anche nel settore del traffico di reefer container e gli elementi su cui occorre investire per sviluppare in modo innovativo e sostenibile questo settore" - **commenta la presidente dell'AdSP Carla Roncallo** -. Questa fiera rappresenta per il porto della Spezia un'ulteriore occasione per promuovere i punti di forza dello scalo in ottica di integrazione mare-corridoio anche nel settore del trasporto intermodale dei prodotti a agrifood".

"Le interviste e gli studi condotti nell'ambito del progetto - **commenta Federica Montaresi, responsabile Progetti Speciali dell'ADSP** - hanno permesso di raccogliere dati relativi ai traffici con paesi Extra Europei da e per Italia-Austria-Germania-Svizzera; di approfondire le tecnologie ferroviarie in via di sviluppo per andare incontro alle esigenze del trasporto di prodotti deperibili; di analizzare le procedure lungo la catena logistica a temperatura controllata e di sviluppare uno studio relativo ad un potenziale corridoio La Spezia - Nord Europa". Lo studio ha permesso di analizzare differenti scenari nell'implementazione di un corridoio per prodotti agroalimentari tra il porto della Spezia e il Nord Europa, partendo dal fattore di eccellenza del porto spezzino e l'efficienza dei servizi ferroviari che con frequenze giornaliere collegano lo scalo con i centri intermodali del Nord Italia e con i mercati delle aree di Rotterdam, Duisburg, Basilea".

Nello spazio dell'AdSP a Berlino era presente anche una delegazione del Gruppo Tarros, attivo nel settore del trasporto delle merci a temperatura controllata.

"Alla Spezia sono stati apportati miglioramenti importanti, soprattutto con le procedure di sdoganamento rapido dei containers in arrivo - **afferma Giovanni Bandini, Tarros Manager & Marketing Sales del Gruppo Tarros** -. Si tratta di un grande vantaggio operativo e commerciale specialmente per le primizie ortofrutticole, prodotti freschi e surgelati, medicinali e vari prodotti industriali che richiedono trasporto in regime di temperatura controllata. La Spezia è un porto relativamente nuovo nel panorama dei traffici refrigerati, ma siamo convinti che ci siano prospettive molto interessanti per il futuro, sia grazie alla posizione privilegiata della nostra città rispetto al mercato del nord Italia, sia per la molteplicità dei servizi di linea che ormai mettono a disposizione i container reefer da e per il nostro porto. Il Gruppo Tarros ha continuato ad investire, ampliando la flotta di containers refrigerati e speciali, aumentando il numero di motrici e trailers portacontainers. Con l'ampliamento del Terminal del Golfo passeremo da circa 200.000 a 600.000 TEU/anno. Questo puntando molto su un futuro di sviluppo del Mediterraneo, regione dove il Gruppo Tarros opera tradizionalmente".

## Porti: La Spezia hub per merci deperibili verso nord Europa

Presidente Roncallo, investire per sviluppare questo settore

Il porto della Spezia sempre più centrale per il trasporto delle merci deperibili grazie al progetto Fresh Food Corridors. E' quanto emerso nel corso della Fruit Logistic 2018a Berlino, la fiera del settore alla quale sta partecipando l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale. Nell'ambito della fiera sono emersi "i potenziali punti di forza del porto spezzino anche nel settore del traffico di reefer container e gli elementi su cui occorre investire per sviluppare in modo innovativo e sostenibile questo settore" ha detto la presidente dell'Authority Carla Roncallo. Gli studi relativi al progetto confermano dati positivi sui traffici con paesi extra europei e dell'Europa centrale, oltre ad analizzare scenari sull'implementazione di un corridoio per prodotti agroalimentari tra il porto della Spezia e il Nord Europa, sino ai mercati delle aree di Rotterdam, Duisburg, Basilea. A Berlino era presente anche il gruppo Tarros. "Alla Spezia sono stati apportati miglioramenti sulle procedure di sdoganamento rapido dei containers in arrivo - spiega Giovanni Bandini per Tarros -.

Un grande vantaggio per le merci che richiedono trasporto in regime di temperatura controllata". Tarros ha investito aumentando la flotta di containers refrigerati e speciali e il numero di motrici e trailers portacontainers. "Con l'ampliamento del terminal del Golfo passeremo da circa 200 mila a 600 mila Teu all'anno". (ANSA).

## L'Authority di Gioia Tauro presente a Fruit Logistica

Occasione per promuovere il sistema imprenditoriale calabrese del settore

GIOIA TAURO – L'Autorità portuale di Gioia Tauro ha partecipato al Fruit Logistica 2018, il salone leader mondiale della promozione dei prodotti ortofrutticoli, che si è tenuto a Berlino dal 7 al 9 febbraio. A darsi appuntamento nella capitale tedesca sono stati oltre 3mila espositori, provenienti da 84 Paesi, distribuiti sui 124mila metri quadri della più grande fiera europea e mondiale del settore, quest'anno visitata da oltre 76mila operatori. Si tratta di un'occasione molto importante per promuovere il sistema imprenditoriale calabrese di settore, che attraverso il porto di Gioia Tauro ha un accesso diretto al mercato estero. Come di consueto, da cinque anni, l'Autorità portuale di Gioia Tauro ha partecipato in sinergia e all'interno dello stand espositivo organizzato dalla Regione Calabria, per promuovere il porto di Gioia Tauro nel circuito mondiale del trasporto dei prodotti ortofrutticoli, che fanno parte della tradizione d'eccellenza calabrese.

Non a caso, l'Ente ha inteso essere presente a questo importante evento, anche, per supportare e promuovere le aziende presenti nelle aree portuali degli scali che fanno parte della propria circoscrizione, al fine di offrire loro un vasto ventaglio di occasioni, contatti e possibilità di incontri per stringere e sviluppare futuri accordi con i soggetti che, a vario titolo, fanno parte della filiera dei trasporti di settore a livello mondiale.

Nello specifico, in questa occasione, l'Autorità portuale di Gioia Tauro ha ospitato in Fiera tre aziende, operanti nell'area portuale di Gioia Tauro: la "Caronte & Tourist Logistics srl", la "Saimare Gioia Tauro srl" e la "Desi Shipping Services srl". Per queste aziende il Fruit Logistica rappresenta, da anni, un appuntamento fisso per incontrare operatori di settore di livello internazionale.

## Porti: Gioia, Autorità portuale a "Fruit Logistica" di Berlino

(ANSA) - GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 11 FEB - L'Autorità portuale di Gioia Tauro ha partecipato al Fruit Logistica 2018, il salone leader mondiale della promozione dei prodotti ortofrutticoli di Berlino. A darne notizia è un comunicato dell'Autorità "A darsi appuntamento nella capitale tedesca - è detto nel comunicato - sono stati oltre 3 mila espositori, provenienti da 84 Paesi, distribuiti sui 124 mila metri quadri della più grande fiera europea e mondiale del settore, quest'anno visitata da oltre 76 mila visitatori. Si tratta di un'occasione molto importante per promuovere il sistema imprenditoriale calabrese di settore, che attraverso il porto di Gioia Tauro ha un accesso diretto al mercato estero. Come di consueto, da cinque anni, l'Autorità portuale di Gioia Tauro ha partecipato in sinergia e all'interno dello stand espositivo organizzato dalla Regione, per promuovere il porto di Gioia Tauro nel circuito mondiale del trasporto dei prodotti ortofrutticoli, che fanno parte della tradizione d'eccellenza calabrese".

"Non a caso, l'Ente - riporta ancora il comunicato - ha inteso essere presente a questo importante evento, anche, per supportare e promuovere le aziende presenti nelle aree portuali degli scali che fanno parte della propria circoscrizione, al fine di offrire loro un vasto ventaglio di occasioni, contatti e possibilità di incontri per stringere e sviluppare futuri accordi con i soggetti che, a vario titolo, fanno parte della filiera dei trasporti di settore a livello mondiale. Nello specifico, in questa occasione, l'Autorità portuale di Gioia Tauro ha ospitato in Fiera tre aziende, operanti nell'area portuale di Gioia Tauro: la 'Caronte & Tourist Logistics srl', la 'Saimare Gioia Tauro srl' e la 'Desi Shipping Services srl'.

Per queste aziende il Fruit Logistica rappresenta, da anni, un appuntamento fisso per incontrare operatori di settore di livello internazionale".(ANSA).